Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

22 589 Betuweroute

Nr. 674 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2016

Met mijn brief van 31 maart 2016 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 659) heb ik u geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de Betuweroute en het Derde spoor Duitsland. Ik heb daarin aangekondigd dat ik binnen enkele weken een besluit zou nemen over te nemen infrastructurele aanpassingen zoals die waren benoemd in het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland (bijlage bij Kamerstuk 22 589, nr. 320). Het betreft aanpassingen om een zo optimaal mogelijke benutting van de beschikbare spoorcapaciteit mogelijk te maken.

Van het pakket aan infrastructurele maatregelen zal ik uitvoering geven aan het geschikt maken van het tracé Heerlen–Herzogenrath voor goederenverkeer met elektrisch materieel. Hierdoor komt met een beperkte budgettaire inspanning een extra grensovergang beschikbaar voor het (omleiden van) goederenverkeer. Momenteel maken goederentreinen incidenteel gebruik van dit tracé mede omdat er nauwelijks (diesel) locomotieven beschikbaar zijn uitgevoerd met het aldaar beschikbare beveiligingssysteem (ATB-ng). De ombouw van dit tracé draagt ook na de bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland bij aan de robuustheid van het spoorwegnet voor het accommoderen van – met name internationaal – goederenverkeer, onder meer met herkomst en bestemming in Zuid-Limburg. Twee zaken worden nog nader uitgezocht: er moet zicht komen op de omgevingseffecten en het extra goederenverkeer moet aan Duitse zijde afgehandeld kunnen worden op het tracé voorbij Herzogenrath.

Omtrent andere infrastructurele maatregelen uit het maatregelenpakket neem ik nog geen beslissing. Er zijn daarvoor nog te veel onzekerheden, die in de komende maanden duidelijker moeten worden. Ik zal dan een nieuwe afweging maken.

kst-29984-674
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Afweging maatregel tracé Heerlen–Herzogenrath

Op mijn verzoek heeft ProRail de maatregelen uit het maatregelenpakket nader in kaart gebracht en voor de belangrijkste clusters kosten en baten tegen elkaar afgewogen. Daarbij heeft ProRail twee scenario's bezien: één met gemiddelde groei van het spoorgoederenvervoer en één met lage groei.[1] Uit de analyse van ProRail komt naar voren dat er zonder maatregelen bij lage groei geen knelpunten in de verkeersafwikkeling van goederentreinen optreden; bij gemiddelde groei kunnen vanaf 2018 knelpunten optreden.

Uit de analyse van ProRail blijkt dat het geschikt maken van het tracé Heerlen–Herzogenrath voor goederenvervoer met elektrisch materieel een effectieve en maatschappelijk rendabele maatregel is. Het extra gebruik van dit tracé dat mogelijk wordt door deze maatregel, vermindert het eventuele tekort aan capaciteit op de omleidingsroutes met ongeveer de helft. De maatregel levert ook na de bouw van het Derde spoor positieve effecten op, omdat het dan te allen tijde mogelijk is om met elektrisch materieel te rijden en niet alleen met dieseltreinen. Daarbij ga ik er van uit dat aan Duitse zijde voldoende mogelijkheden bestaan om het extra goederenverkeer af te wikkelen; daarover heeft ProRail contact met DB Netz.

De maatregel kan bovendien met relatief beperkte (extra) financiële middelen gerealiseerd worden. Voor uitvoering is € 3,6 miljoen nodig, waarvan € 3,3 miljoen past binnen het bestaande financiële kader van € 15 miljoen dat ik met de Provincie Limburg heb vastgesteld voor de elektrificatie van dit tracé. Deze elektrificatie is bedoeld voor een in 2018 te starten treindienst tussen Heerlen en Aken binnen de door de provincie aan Arriva gegunde concessie. Nadere ontwerpstudies hebben uitgewezen dat de investeringskosten voor deze elektrificatie lager kunnen uitvallen, waardoor financiële ruimte ontstaat voor een – voor het goederenverkeer benodigde – zwaardere uitvoering van de elektrificatie. Verder is vervanging van het beveiligingssysteem nodig. Hiervoor is € 0,3 miljoen nodig, die ik ten laste van de vrije investeringsruimte in het Infrastructuurfonds zal brengen. Daarbij onderzoekt ProRail nog de omgevingseffecten van het extra goederenverkeer.

Overige maatregelen

Omtrent andere maatregelen uit het door de Stuurgroep Derde spoor Duitsland geformuleerde pakket bestaat nog onzekerheid over nut en noodzaak:

- Het maatschappelijk rendement van de maatregelen voorgesteld voor het tracé Venlo-Blerick – Venlo-grens is niet eenduidig positief. Alleen in een scenario met gemiddelde groei is sprake van een licht positief saldo van baten en kosten.
- Vooralsnog is de werkelijke groei van het goederenvervoer lager dan die in het gemiddelde groei scenario. Weliswaar, zoals ik aangeef in mijn brief van 31 maart jongstleden (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 659), is in 2015 sprake van een stijging van 6 procent, maar ik heb nog geen indicatie dat deze groei trendmatig is. Bovendien zijn de nieuwe scenario's voor Welvaart en Leefomgeving (WLO) aanleiding om de prognoses voor – onder meer – goederenvervoer opnieuw te bezien.

---

[1] Het betreft scenario's die in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zijn opgesteld. Er is ook een scenario met hoge groei; dit scenario wordt echter vanwege het optreden van de economische crisis niet meer als realistisch gezien.

– In mijn brief van 31 maart jongstleden (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 659) heb ik aangegeven dat DB Netz bij de nadere invulling van de bouwplanning voor 2016 en 2017 substantieel minder treinpaden claimt voor de bouwwerkzaamheden dan oorspronkelijk was voorzien. Hierdoor is er substantieel meer capaciteit via de Betuweroute beschikbaar, dan waar in de Stuurgroep rekening mee is gehouden. Of dat in 2018 en verder ook zo zal zijn, hangt van de nadere invulling van de bouwplanning voor die jaren af. Ik hou hiervoor vinger aan de pols bij onze Duitse partners. Aandachtspunt hierbij is de realisatietermijn van te nemen maatregelen.

Vanwege de hiervoor geschetste onzekerheden is het de vraag of de door de Stuurgroep Derde spoor Duitsland benoemde capaciteitsknelpunten wel zullen optreden. Met het geschikt maken van het tracé Heerlen–Herzogenrath voor goederenvervoer wordt al een flinke stap gezet om tijdens de bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland de afwikkeling van om te leiden spoorgoederenverkeer zo veel mogelijk ongehinderd te laten plaatsvinden. Ik acht het daarom niet verantwoord om nu reeds budget vrij te maken voor de overige infrastructurele maatregelen. Zodra over de onzekerheden meer duidelijkheid bestaat, zal ik een nieuwe afweging maken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma